Deutscher Bundestag **Drucksache 15/2942**

15. Wahlperiode 22. 04. 2004

Antwort

der Bundesregierung

auf die Große Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 15/1828 –

Verkehrssicherheit für Kinder

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Wohl des Kindes zu fördern, ist Auftrag aller demokratischen Gesellschaften. Die Bundesrepublik Deutschland hat sich mit der Unterzeichnung des UNO-Übereinkommens über die Rechte der Kinder vom 20. November 1989 in einem besonderen Maß dazu verpflichtet.

Eine der wesentlichen Schwerpunkte der Charta ist das Gebot, die Sicherheit von Kindern zu gewährleisten. Besonders gefährdet sind Kinder im Straßenverkehr. Allein im Jahr 2002 wurden 216 Kinder im Alter von bis zu 15 Jahren auf deutschen Straßen getötet. 41 000 wurden verletzt, teilweise mit lebenslangen Folgen. Obwohl die absoluten Zahlen der bei Verkehrsunfällen getöteten und verletzten Kinder rückläufig sind, ist nach Aussage des Deutschen Verkehrssicherheitsrates das tatsächliche individuelle Unfallrisiko für Kinder, die auf dem Fahrrad und als Fußgänger am Straßenverkehr teilnehmen, gestiegen. Dies ergibt sich, wenn die Zahlen der Unfallstatistik zu der sinkenden Anzahl von Kindern, die als Radfahrer oder Fußgänger auf der Straße unterwegs sind, ins Verhältnis gesetzt werden.

Aber auch im Pkw kommen immer noch sehr viele Kinder zu Tode. 104, das sind 48 % der im Straßenverkehr getöteten Kinder unter 15 Jahren, starben im letzten Jahr als Pkw-Mitfahrer. Im Vergleich zum Vorjahr sind damit 12 % mehr Kinder im Pkw tödlich verunglückt. Dabei ist – so das Verkehrstechnische Institut der Deutschen Versicherer – bisher nicht eindeutig zurückzuverfolgen, welche Ursachen für den tödlichen Ausgang der Unfälle verantwortlich sind.

Zweifellos hat die 1992 eingeführte Kindersicherungspflicht in Pkws deutlich schwere bzw. tödliche Unfälle reduziert. Gab es 1992 noch jährlich 17 000 Unfälle mit Kindern in Pkws, von denen über 200 tödlich verletzt waren, sank die Zahl der Unfälle 2002 auf 14 500 und die Zahl der tödlich verletzten Kinder auf etwa 100. Bei den schwer verletzten Kindern sank die Zahl von 3 400 im Jahr 1992 auf 1 700 im Jahr 2002. Jedoch ist auch dieses Resultat nicht akzeptabel. Deutschland hat nach Auskunft der Bundesanstalt für Straßenwesen weniger Erfolg bei der Reduktion der tödlichen Verkehrsunfälle als Schweden, Großbritannien und Italien. Es muss in Deutschland daher mehr für die Kinder getan werden.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 21. April 2004 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die Ausgaben des Bundes für Verkehrssicherheit im engeren Sinne, d. h. für Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung, die 1998 noch 26 Mio. DM (ca. 13,3 Mio. Euro) betrugen, sind seit 1999 auf den Betrag von 22 Mio. DM bzw. 11,25 Mio. Euro reduziert worden. Während andere EU-Länder ihre Ausgaben für die Verkehrssicherheit steigern, belässt es die Bundesregierung bei einem Betrag von 14 Cent pro Kopf der Bevölkerungsanzahl. Auch wenn man die Leistungen der Bundesländer und anderer Verkehrssicherheitsförderer und Sponsoren mitrechnet, sollte eine angemessene Zielmarke angestrebt werden.

Die Kinderkommission des Deutschen Bundestages hat sich mehrfach mit dem Thema „Kinder und Verkehr“ befasst. Seit ihrer Konstituierung im Jahr 1988 sind bis zum Jahr 2002 über 5 500 Kinder bei Verkehrsunfällen tödlich verunglückt und ca. 700 000 Kinder verletzt worden. Die öffentliche Anhörung von Sachverständigen durch die Kommission im Oktober 2001 hat ergeben, dass erhebliche Sicherheitsdefizite nicht nur für Kinder als Fußgänger, Radfahrer und Pkw-Insassen, sondern auch in Schulbussen und Flugzeugen bestehen. Diese Besorgnis schließt aber gleichzeitig die Anerkennung für die bisher und täglich geleistete Verkehrssicherheitsarbeit für die heranwachsende Generation durch den Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR), die Deutsche Verkehrswacht, den ADAC, die Polizei, Schulen, Kindergärten, Elternverbände, Bürgerinitiativen, aber auch Behörden und Verwaltungen ein. Dies gilt auch für die Verkehrssicherheitsleistungen der Bundesländer und bisherigen Bundesregierungen.

Es ist auch Aufgabe der Politik, für eine kinderfreundliche Zukunft Verantwortung zu übernehmen und die Sicherheit der Kinder gezielter und nachhaltiger als bisher zu fördern. Grundlage für das politische Handeln müssen aussagekräftige Zahlen sein, die widerspiegeln, wie sich das Unfallrisiko von Kindern im Straßenverkehr entwickelt hat. Ebenso dringend erforderlich ist eine noch differenziertere Aufklärung der Ursachen für den tödlichen Ausgang von Unfällen im Pkw. Nur so können die richtigen Maßnahmen ergriffen werden, sind die Rahmenbedingungen gezielter zu setzen.

Doch unabhängig davon müssen wir in der Bundesrepublik Deutschland das Sicherheitsbewusstsein für Kinder und bei der Kindererziehung fördern, wie die Vorbildhaltung der Erwachsenen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Sichere Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer ist für die Bundesregierung ein zentrales Ziel ihrer Verkehrspolitik. Deshalb haben Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr in der Politik der Bundesregierung einen hohen Stellenwert. Die Bundesregierung setzt mit ihren Maßnahmen auf das Machbare und ist damit auf dem richtigen Weg, wie die ständig zurückgehenden Zahlen getöteter Verkehrsteilnehmer belegen.

Die Bundesregierung ist überzeugt, dass die weiterhin konsequente Umsetzung ihrer Verkehrssicherheitspolitik auch die Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr weiter verbessern wird. Sie setzt dabei, wie im „Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) vom 15. Februar 2001 aufgeführt, auf die Mitwirkung aller gesellschaftlichen Kräfte.

Mit Millionenbeträgen fördert das BMVBW jährlich Maßnahmen des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) und seiner Mitglieder, insbesondere der Deutschen Verkehrswacht (DVW). Vor allem im ehrenamtlichen Bereich, von Verkehrswachten auf Landes-, Kreis- und Ortsebene, wird hervorragende Arbeit geleistet. Die Bundesregierung wird diese Arbeit weiterhin fördern.

Die Erfolge der Verkehrssicherheitsarbeit, die auf dem Gebiet der Sicherheit von Kindern erzielt wurden, lassen sich am deutlichsten an den Unfallzahlen aufzeigen:

Die Anzahl der im Straßenverkehr getöteten Kinder ging in den letzten zehn Jahren insgesamt um 54 % zurück. Bei den getöteten Kindern im Pkw ist ein Rückgang von 50 % festzustellen, die Anzahl der tödlich verunglückten Kinder als Radfahrer verringerte sich um 57 % und die Anzahl der tödlich verunglückten Kinder als Fußgänger um 59 %.

Im Jahr 2002 wurden 216 Kinder unter 15 Jahren im Straßenverkehr getötet, davon waren 104 Pkw-Insassen, 63 Fußgänger, 42 Fahrradfahrer (sieben Kinder verunglückten tödlich mit anderen Fahrzeugen). 7 533 Kinder wurden schwer verletzt. Nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes ist im Jahr 2003 mit einem weiteren Rückgang der Zahl von im Straßenverkehr getöteten Kindern auf 209 zu rechnen.

Zurückzuführen ist diese Entwicklung nicht auf eine einzige oder einzelne Maßnahme; vielmehr wurden in den letzten Jahren in sehr verschiedenen Bereichen und auf sehr unterschiedlichen Ebenen eine Vielzahl von rechtlichen, baulichen, technischen und erzieherischen Maßnahmen umgesetzt, die in ihrer Gesamtheit eine positive Wirkung auf die Unfallhäufigkeit von Kindern haben. Im Folgenden werden die wichtigsten Ansätze der letzten Jahre dieses umfassenden Maßnahmenbündels sowie künftige Vorhaben des Bundes aufgeführt:

Verkehrsrecht/Fahrzeugtechnik

Durch rechtliche Änderungen wurde die Einrichtung von Tempo 30-Zonen innerhalb geschlossener Ortschaften wesentlich erleichtert (33. Änderungsverordnung vom 11. Dezember 2000).

Die Europäische Union hat die Richtlinie 2003/102/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. November 2003 zum Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern veröffentlicht. An den vorbereitenden Arbeiten war Deutschland maßgeblich beteiligt. Die Richtlinie enthält Anforderungen an die Konstruktion der Frontpartie von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 2,5 Tonnen zul. Gesamtmasse), die bewirken sollen, dass Fußgänger und andere ungeschützte Verkehrsteilnehmer bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen weniger schwere Verletzungen erleiden. Die Frontpartien der Kraftfahrzeuge müssen so beschaffen sein, dass bei Aufprallversuchen mit speziellen Prüfkörpern (Kopfprüfkörper und Beinprüfkörper) bestimmte biomechanische Grenzwerte nicht überschritten werden. Der Vorschlag enthält harmonisierte technische Vorschriften für die EG-Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich des Fußgängerschutzes und wird Teil des durch die Rahmenrichtlinie 70/156/EWG geregelten Typgenehmigungsverfahrens für Fahrzeuge.

Zur Ergänzung der Richtlinie 2003/102/EG zum Schutz der Fußgänger hat die Europäische Kommission am 10. Oktober 2003 – insbesondere auf nachhaltiges Drängen der Bundesregierung – einen Vorschlag für eine Richtlinie über die Verwendung von Frontschutzbügeln an Fahrzeugen vorgelegt. Durch diese Richtlinie soll der Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen, die mit Frontschutzbügeln ausgestattet sind, verbessert werden.

Die Bewertung der Sicherheit von Kindern in Fahrzeugen ist seit Sommer 2003 auch Bestandteil der Sicherheitsbewertung des Euro NCAP[1]. Hierbei geht es um die Bewertung der vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kinderschutzsysteme selbst und darüber hinaus auch um die Bewertung sicherheitsrelevanter Eigenschaften des Fahrzeuges zum Schutz der Kinder als Mitfahrer (z. B. ISOFIX-Befestigungssysteme, Warnhinweise zu den Airbags, leichte und verwechslungsfreie Befestigung der KSS im Fahrzeug). Die Bewertungskriterien

[1] European New Car Assessment Programme

und -methoden wurden in den Jahren 2002 bis 2003 in einer Euro NCAP Arbeitsgruppe im Auftrag des BMVBW unter der Leitung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) erarbeitet. Die ersten Erfahrungen dieses neuen Bewertungsbereiches zeigen, dass es für Fahrzeughersteller als auch für Kindersitzhersteller einen Anreiz darstellt, die hochgesteckten Anforderungen von Euro NCAP zu erfüllen.

Die ECE-Regelung 44 legt die Prüfkriterien fest, nach denen Kinderschutzsysteme für den europäischen Markt getestet und zugelassen werden. Ende 2003 trat die vierte Änderung dieser Regelung[2)] in Kraft, in der die Anforderungen an eine standardisierte Ankopplung universeller Kinderrückhaltesysteme an einen Pkw vorgeschrieben wird (ISOFIX). Damit soll eine bedienerfreundliche und sichere Umsetzung universeller Kinderrückhaltesysteme von einem Pkw zu einem anderen gewährleistet werden.

Zur Vermeidung von Unfällen beim Schließen von Fenstern mit elektrischen Fensterhebern wurden in den Vorschriften zur Innenausstattung der Kraftfahrzeuge entsprechende Regelungen aufgenommen. Ähnliche Bestimmungen wurden für elektrisch betriebene Schiebedächer und Trennwände eingeführt (Richtlinie 74/60/EWG).

Fahrradverkehr

Hinsichtlich der Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland legte die Bundesregierung im April 1999 erstmals eine umfassende Bestandsaufnahme vor. Hier sind wichtige Ansätze zur Verbesserung des Radverkehrs aufgezeigt. So tragen bereits ca. 15 000 Kilometer Radwege entlang der Bundesstraßen dazu bei, dass Radfahren sicherer wird.

Ende April 2002 wurde ein „Nationaler Radverkehrsplan“ (NRVP) vorgelegt, durch den der Stellenwert des Fahrrades im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik von Bund, Ländern und Gemeinden erhöht wird und insgesamt ein besseres Fahrradklima geschaffen werden soll.

Auch die dauerhafte Einführung der Einbahnstraßenregelung dient der Förderung und Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs. Seit dem 30. November 1999 gibt es aufgrund einer Initiative der Bundesregierung zur Koordinierung der unterschiedlichen Aktivitäten und Kompetenzen sowie zur dauerhaften Förderung des Radverkehrs einen Bund-Länder-Arbeitskreis „Radverkehr“.

Busse und Bahnen

Im „Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“ werden die Landkreise, Städte und Gemeinden aufgefordert, insbesondere im Hinblick auf jüngere Verkehrsteilnehmer und ältere Menschen die Attraktivität von Bussen und Bahnen zu verbessern. Der Bund unterstützt diese Bemühungen finanziell mit Bundesfinanzhilfen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in Höhe von je 1,67 Mrd. Euro für 2002 und 2003. Auch die Regionalisierungsmittel an die Länder nach dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Höhe von 6,7 Mrd. Euro für 2002 und rund 6,8 Mrd. Euro für 2003 dienen so mittelbar der Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Sicherheitskommunikation

Für Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung standen im Bundeshaushalt je Jahr 11,248 Mio. Euro[3)] zur Verfügung. Von diesen Finanzmitteln

---

2) Die Anpassung der Regelung an den technischen Fortschritt erfolgt bei der ECE/GRSP (Groupe de Rapporteurs sur la Sécurité Passive).

3) Die gleiche Summe ist auch für das Jahr 2004 vorgesehen.

wurde ein Großteil für die Förderung von Maßnahmen und Programmen verwendet, die im Auftrag des BMVBW vom DVR und seinen Mitgliedern durchgeführt werden.

Das Zielgruppenprogramm „Kind und Verkehr“ richtet sich an Eltern von Kindern im Vorschulalter. Dieses seit 20 Jahren bewährte Programm wurde in den vergangenen Jahren optimiert. Für die Umsetzung des Programms „Kind und Verkehr“ wurden in den Jahren 2002/2003 rund 2 Mio. Euro aufgewendet. Bundesweit wurden in den beiden Jahren jeweils ca. 6 000 Veranstaltungen in Kindergärten und Kindertagesstätten durchgeführt.

Für die TV-Kinderserie „Sesamstraße“ wurden in den Jahren 2002/2003 zwölf neue Beiträge produziert und ausgestrahlt. Auch eine Fortsetzung der TV-Verkehrsquizsendung „Cool oder Crash“ des Bayerischen Rundfunks ist in 2004 vorgesehen. Die redaktionellen Beiträge werden mit Bundesmitteln finanziert; die Medienpartner stellen die kostenfreien Sendeplätze zur Verfügung.

Die vom BMVBW finanzierten „Fahrradwochen“ der DVW wurden mit 287 Aktionstagen von März bis Oktober 2002 sowie mit 435 Aktionstagen von April bis Dezember 2003 durchgeführt; dabei wurde insbesondere über Sicherheitsaspekte und Unfallrisiken informiert.

Forschungsprojekte

Im Auftrag des BMVBW erarbeiten unter Moderation der BASt in einer Expertengruppe die Vertreter der Kultusbehörden der Länder zurzeit Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrserziehung an weiterführenden und beruflichen Schulen.

Untersuchungen zeigen, dass bei jüngeren Kindern die Helmtragequote in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen ist. Ziel eines vom BMVBW in Auftrag gegebenen Forschungsprojekts „Ansätze zur Förderung des Helmtragens bei Rad fahrenden Kindern und Jugendlichen“[4)] ist es, erweiterte und differenzierte Kenntnisse über das Helmtrageverhalten von Rad fahrenden Kindern zu erhalten. Die Ergebnisse des Projekts werden im Laufe des Jahres 2004 erwartet.

Die in der Vorbemerkung der Fragesteller zur Großen Anfrage aufgeführten Fakten zum Unfallgeschehen entsprechen zwar der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik, jedoch wurden im vierten Absatz der Vorbemerkung der Fragesteller in zwei Fällen die Begriffe Unfälle und Verunglückte vertauscht. So handelt es sich nicht um 17 000 (1992) bzw. um 14 500 (2002) Unfälle mit Kindern in Pkw, sondern um die Anzahl der verunglückten Kinder in Pkw.

Die Aussage, dass das tatsächliche individuelle Unfallrisiko für Kinder, die auf dem Fahrrad und als Fußgänger am Straßenverkehr teilnehmen, gestiegen ist (Vorbemerkung der Fragesteller, 2. Absatz), lässt sich aufgrund fehlender Bezugsdaten nicht nachprüfen. Das bevölkerungsbezogene Risiko für Kinder, als Fußgänger oder Fahrradfahrer zu verunglücken, zeigt vielmehr eine abnehmende Tendenz.

I. Grundsätzliche Fragen

1. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung geleistet, um aussagekräftige Daten zum Unfallrisiko von Kindern als Pkw-Mitinsassen, als Fußgänger und als Fahrradfahrer zu erhalten?

Daten zum Unfallgeschehen von Kindern als Pkw-Insassen, als Fußgänger und als Radfahrer werden in jährlich erscheinenden Publikationen des Statistischen

4) BASt Forschungsprojekt 82.109

Bundesamtes veröffentlicht (z. B. Fachserie 8/Reihe 7 „Verkehrsunfälle“ oder Arbeitsunterlage „Kurzinformationen zur Verkehrsstatistik – Kinderunfälle im Straßenverkehr).

Im Auftrag des BMVBW hat die BASt in der Vergangenheit eine Vielzahl von Projekten zum Themenbereich „Kinder und Straßenverkehrssicherheit“ durchgeführt, u. a. „Kinder im Straßenverkehr – eine Sichtung des Kenntnisstandes“ (Forschungsprojekt 82.0209) und „Verkehrserziehung in der Sekundarstufe aus Sicht von Lehrern und Schülern“ (Forschungsprojekt 82.0172). Das BASt-Forschungsprojekt 82.0251 „Sicherung durch Gurte und andere Schutzsysteme 2003“ liefert ferner Daten über Sicherungsquoten von Kindern in Pkw mit Gurten und Kindersitzen. Die Ergebnisse dieser Erhebungen werden, wie auch in den vergangenen Jahren, in einem Bericht zusammengestellt und als Informationsbroschüre veröffentlicht.

2. Welche Ursachen sind aus Sicht der Bundesregierung dafür verantwortlich, dass das Unfallrisiko von Kindern als Fußgänger und Radfahrer relativ zu ihrer Teilnahme am Straßenverkehr immer noch überdurchschnittlich hoch ist?

Primär sind für die Beurteilung des Unfallrisikos von Kindern entwicklungsbedingte Faktoren anzuführen, die für Kinder ein erhöhtes Risiko der Verkehrsteilnahme beinhalten. Dazu gehört die körperliche Reifung in den Bereichen Sehen, Hören und Bewegung genauso wie die Reifung geistiger Fähigkeiten wie zum Beispiel die Entwicklung der Gefahrenwahrnehmung und der Konzentrations- und Aufmerksamkeitsfähigkeit. Außerdem spielen Motive wie „Spaß haben“, „sich mit anderen messen“, „sich sein Können beweisen“, eine wichtige Rolle für das Verkehrsverhalten von Kindern und Jugendlichen. Vor allem bei den Jungen kann ein starkes Wettbewerbsmotiv die Aufmerksamkeit für das Verkehrsgeschehen erheblich reduzieren. Auch soziale Motive sind von beträchtlicher Bedeutung. „Von anderen akzeptiert werden“ oder „den Anschluss nicht verlieren“ kann von den eigentlichen Gefahren im Straßenverkehr ablenken.

Kindern fällt es oft sehr schwer, solche Motive zu unterdrücken und sich auf die konkrete Verkehrssituation zu besinnen. In der Kontrolle von Motiven, spontanen Impulsen und starken Emotionen haben Kinder noch erhebliche Defizite. All diese entwicklungsbedingten Faktoren sind in unterschiedlichem Ausmaß die eigentlichen Ursachen dafür, warum Kinder immer noch häufig im Straßenverkehr verunglücken. Ihr Einfluss äußert sich in einer verstärkten Ablenkung, einer erhöhten Risikobereitschaft, einer starken Selbstüberschätzung oder einer erhöhten Aggressionsbereitschaft.

Wenn Kinder als Fußgänger im Straßenverkehr einen Unfall mit verursachen, ist das falsche Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn, z. B. durch das plötzliche Hervortreten hinter Sichthindernissen, eine häufige Unfallursache.

Viele Ursachen deuten auf Defizite in der Verkehrserziehung der Kinder hin, d. h. auf Mängel in der Anleitung zu einer sicheren Teilnahme am Straßenverkehr. Aktuelle wissenschaftliche Untersuchungen belegen, dass erhebliche Mängel hinsichtlich der Kenntnisse junger Menschen in Deutschland über die grundlegenden Regeln der Verkehrsbeteiligung vorherrschen.

Auch wenn die Untersuchungsergebnisse sich auf jüngere Menschen beziehen, die dem Kindesalter gerade entwachsen sind, kann davon ausgegangen werden, dass die Untersuchungsergebnisse besser ausgefallen wären, wenn – vor allem im schulischen Bereich – in vorausgegangenen Altersstufen angemessenes Wissen und sicherheitsförderliche Verhaltensmuster intensiver gefördert worden wären.

Deshalb hat das „Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“ des BMVBW einen Schwerpunkt auf die „Schulverkehrserziehung“ gelegt. Gemeinsam mit den Ländern wird nach Wegen gesucht, Defizite zu erkennen und abzustellen.

Festzustellen ist, dass für das Unfallrisiko von Kindern als Fußgänger und Radfahrer ein Ursachenbündel verantwortlich ist. Es besteht insbesondere dann ein Risikopotenzial, wenn Kinder spielend und ohne Begleitung eines Erwachsenen unterwegs sind. Ausgehend von diesem Risikopotenzial sind sowohl Mängel in der Straßenraumgestaltung als auch Defizite im umsichtigen Verhalten erwachsener Verkehrsteilnehmer, die diesem Risikopotenzial keine Rechnung tragen, als Mitursachen für die Kinderunfälle einzubeziehen.

3. Was ist nach Auffassung der Bundesregierung maßgeblich dafür, dass die Zahl der Kinderverkehrsunfälle in Schweden, Großbritannien und Italien geringer ist als in Deutschland?

Ein aussagekräftiger einfacher Vergleich der in der o. g. Frage genannten Länder mit der Verkehrssicherheitssituation in der Bundesrepublik Deutschland ist nicht möglich, da die Straßenverkehrssicherheit von einer Fülle von Faktoren (Motorisierung, Urbanisierung, Regionalstruktur, Straßennetz, Einstellung der Bevölkerung etc.) beeinflusst wird. Hinzu kommen bei der Kinderverkehrssicherheit weitere Aspekte wie Kinderbetreuung im Vorschulalter, Schulsystem, Berufstätigkeit der Eltern sowie eine sich hieraus sowie aus weiteren Faktoren ergebende Risikoexposition, die weder enummerativ benannt noch im Einzelnen quantifiziert werden könnten.

Festzustellen ist, dass sich die Verkehrssicherheit der Kinder in allen genannten Ländern in den letzten Jahren deutlich verbessert hat. So ist in Schweden seit 1991 die Zahl der getöteten Kinder um 52 % (je 100 000 Kinder) zurückgegangen, in Deutschland sogar um 57 % (je 100 000 Kinder). Während in Deutschland die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Kinder seit Jahren im Wesentlichen kontinuierlich zurückgeht, hatte sich diese Zahl in Schweden zwischen 1996 und 1999 vorübergehend ohne erkennbaren Grund um 70 % erhöht und ist danach erst wieder stark gefallen.

Bekannt ist, dass das Risiko eines Kindes, in Italien als Mitfahrer eines Kraftfahrzeuges getötet zu werden, höher ist als in Deutschland, und das Risiko eines Kindes, in Großbritannien als Fußgänger getötet zu werden, deutlich höher ist als in Deutschland.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass durch die konsequente und zielgerichtete Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland auf allen Ebenen, vor allem durch den engagierten Einsatz ehrenamtlich tätiger Kräfte und Verbesserungen im Bereich Kfz-Technik, erhebliche Erfolge erzielt wurden.

Die Bundesregierung wird – wie im „Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“ vorgesehen – auch in den nächsten Jahren den Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit auf die weitere Verbesserung der Situation der Kinder im Straßenverkehr legen.

4. Warum gibt es zur glaubwürdigen Stärkung der Verkehrssicherheit in Deutschland keine selbstverpflichtende Zielzahlenvereinbarung zur Reduktion von Unfalltoten und Schwerverletzten in einem bestimmten Zeitrah-

men, wie sich zum Beispiel die schwedische Regierung in ihrem Projekt „Vision Zero“ dazu verpflichtet hat?

Die Verkehrssicherheitspolitik der Bundesregierung ist realistisch und arbeitet mit Fakten. Eine „vision zero“, also keine Unfalltoten und Schwerverletzte, ist zwar wünschenswert, aber in einem überschaubaren Zeitrahmen realistischerweise nicht zu erreichen. Unrealistische Zielsetzungen aber führen dazu, dass das Ziel aufgegeben wird, da es ohnehin nicht oder nicht in absehbarer Zeit erreicht werden kann. Die Bundesregierung setzt auf das Machbare und ist damit auf dem richtigen Weg, wie die ständig zurückgehenden Unfallzahlen belegen: Wurden 1970 allein in den alten Bundesländern 19 193 Menschen bei Verkehrsunfällen getötet, waren es 2003 in den neuen und alten Bundesländern zusammen ca. 6 550.

5. Plant die Bundesregierung die Einführung einer Zielzahlenvereinbarung, und wenn ja, wann?

Nein.

6. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um z. B. mit Hilfe von Weitwinkelspiegeln, elektronischen Abstandssensoren etc. der Tatsache vorzubeugen, dass die häufigsten Unfallgegner von Fahrradfahrern und Fußgängern Kraftfahrzeuge sind?

Da sich in den vergangenen Jahren immer wieder gezeigt hat, dass das rückwärtige Sichtfeld insbesondere bei schweren Nutzfahrzeugen oft nicht ausreicht und ein so genannter „toter Winkel“ im Nahbereich des Fahrzeugs verbleibt, hat die Bundesregierung bereits im Jahr 2001 – zusammen mit den Niederlanden – eine Initiative bei der Europäischen Kommission zur Überarbeitung der europäischen Vorschriften für Rückspiegel und andere Einrichtungen für indirekte Sicht gestartet. Das Ergebnis ist nunmehr die neue Richtlinie 2003/97/EG mit verschärften Anforderungen. Sie schreibt unter anderem für neue Lkw mit über 7,5 Tonnen die Ausrüstung mit sechs Spiegeln vor (Hauptrückspiegel und Weitwinkelspiegel jeweils links und rechts, ein Nahbereichsspiegel über der Beifahrertür sowie ein Frontspiegel über der Windschutzscheibe). Optional wird auch die Ausrüstung mit Kamera-Monitor-Systemen ermöglicht.

Die Richtlinie wurde am 29. Januar 2004 im Amtsblatt der EU veröffentlicht und ist damit in Kraft. Sie ist von allen EU-Mitgliedstaaten bis zum 26. Januar 2005 in nationales Recht zu übernehmen und ab 26. Januar 2006 für neue Fahrzeugtypen und ab 26. Januar 2007 für neu in den Verkehr kommende Lkw obligatorisch anzuwenden. Der Frontspiegel wird jedoch erst ab 26. Januar 2007 für neue Lkw-Typen gefordert. Eine Nachrüstung im Verkehr befindlicher Fahrzeuge ist in der Richtlinie nicht vorgesehen.

Die Bundesregierung hat die Übernahme dieser Richtlinie in nationales Recht bereits eingeleitet. § 56 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) wird dahingehend geändert, dass die Richtlinie 2003/97/EG zu den dort genannten Terminen für alle Fahrzeugklassen verbindlich anzuwenden ist.

Die Bundesregierung legt jedoch großen Wert darauf, dass auch Lkw, die vor dem 26. Januar 2007 neu in den Verkehr kommen, bereits mit verbesserten Spiegelsystemen ausreichender Qualität – soweit technisch möglich – ausgestattet werden. Sie hat daher mit den Fahrzeugherstellern vereinbart, dass diese umgehend nach Inkrafttreten der StVZO-Änderung neue Lkw laufender Serien bereits mit Spiegeln ausrüsten, deren alte Gläser durch neue mit stärkerer

Krümmung ersetzt werden. Durch den Austausch der Spiegelgläser werden die in der neuen Richtlinie geforderten Sichtfelder für diese Spiegel erreicht. Auch für diese Maßnahme wird in der StVZO die notwendige rechtliche Voraussetzung geschaffen.

Für den zur weitestgehenden Beseitigung des „toten Winkels“ besonders wichtigen Weitwinkelspiegel auf der Beifahrerseite soll das in der neuen Richtlinie geforderte erweiterte Sichtfeld in der geänderten StVZO für Lkw vorgeschrieben werden, die einen Monat nach Inkrafttreten der Änderung – also Anfang 2005 – neu in den Verkehr kommen. Darüber hinaus hat die deutsche Automobilindustrie zugesagt, den neuen Frontspiegel ein Jahr früher als in der Richtlinie vorgeschrieben auf den Markt zu bringen.

Besonders wichtig ist der Bundesregierung die Möglichkeit der Nachrüstung. Um auch bereits derzeit im Verkehr befindliche Lkw zu erfassen und – soweit technisch möglich – eine Nachrüstung dieser Fahrzeuge sicherzustellen, hat die Bundesregierung deshalb mit den Fahrzeugherstellern vereinbart, dass diese die entsprechenden, für den jeweiligen Fahrzeugtyp geeigneten Austausch-Spiegelgläser mit stärkerer Krümmung und größerem Sichtfeld zum Einbau in die vorhandenen Spiegelgehäuse kurzfristig zur Verfügung stellen und unverzüglich auf den Markt bringen.

Die Fahrzeughersteller übernehmen damit auch die Produktverantwortung. Die Bundesregierung wird umgehend die hierfür notwendigen rechtlichen Rahmenbedingungen schaffen und intensiv dafür werben, dass möglichst alle Lkw-Halter von dieser Möglichkeit der Nachrüstung Gebrauch machen.

Über die oben genannten Maßnahmen hinaus setzt sich die Bundesregierung für alle Möglichkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer ein – von der Forschung über die Rechtsetzung bis zur Unterstützung der Markteinführung.

Die Bundesregierung fördert z. B. über die BASt die Forschungsprojekte „Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern an Kreuzungen durch rechts abbiegende Lkw“ und „Untersuchungen von Verkehrssicherheitsaspekten durch Verwendung asphärischer Außenspiegel“. Beim erstgenannten Projekt werden abschließende Ergebnisse im 1. Halbjahr 2004 erwartet. Das zweite Projekt begleitet die oben angeführte Revision der Richtlinie über Rückspiegel.

Zusätzlich zur Optimierung der vorgeschriebenen Spiegelsysteme gibt es noch weitere Maßnahmen, um das Gefährdungspotenzial von ungeschützten Verkehrsteilnehmern zu mindern:

- Anbringung ortsfester Verkehrsspiegel im Straßenraum,
- Einsatz von Periskopsystemen zur Verbesserung der Sicht vor und unmittelbar neben dem Fahrzeug,
- Anbringung von Fresnellinsen in den Seitenscheiben von Nutzfahrzeugen,
- Reduzierung der Fensterunterkante oder tief angeordnete Zusatzfenster in den Nutzfahrzeugtüren zur Verbesserung der Sicht im Nahbereich,
- Verwendung von Kamera-Monitor-Systemen,
- Einsatz von sensorgestützten elektronischen Assistenzsystemen sowie
- ein geschlossener Seitenschutz an den Nutzfahrzeugen.

In Zukunft werden verstärkt elektronische Assistenzsysteme zum Einsatz gelangen. Abbiegeassistenzsysteme befinden sich zurzeit noch in der Entwicklungs-/Erprobungsphase. Diese Einrichtungen sollen dem Fahrer in komplexen Verkehrssituationen eine Hilfestellung geben, ihn aber nicht von der Verantwortung entbinden, die vorhandenen Spiegel zu benutzen.

Das BMVBW setzt sich dafür ein, dass die Umsetzung der eSafety Initiative (Mitteilung der Europäischen Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über Informations- und Kommunikationstechnologien für sichere und intelligente Fahrzeuge – KOM (2003) 542 vom 15. September 2003) dazu beiträgt, fahrzeugautonome Fahrerassistenzsysteme um Elemente der Kommunikation mit der Infrastruktur zu erweitern und eine bessere Anpassung der Mensch-Maschine-Schnittstelle zu erreichen.

Die „eSafety Initiative" befasst sich insbesondere mit der Fortschreibung bestehender und der Einführung neuer Fahrerassistenzsysteme, die speziell elektronische Einrichtungen in Fahrzeugen benutzen und nach Möglichkeit mit der Infrastruktur kommunizieren sollen.

Der größte Beitrag wird von der so genannten 24 GHz-Rundumsicht erwartet. Dabei handelt es sich um eine Technologie, die von der Bundesregierung nachdrücklich auf internationaler Ebene unterstützt wird, da die anstehende Entscheidung zur Zulassung dieser Frequenz maßgeblich für die Markteinführung des Systems ist.

Die Europäische Kommission schätzt, dass durch elektronisch gestützte aktive Sicherheitssysteme insgesamt ein wesentlicher Beitrag zur Reduzierung der Getötetenrate um 50 % bis zum Jahr 2010 gemäß dem Europäischen Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit geleistet werden kann.

An schweren Lkw angebrachte seitliche Schutzvorrichtungen werden seit vielen Jahren genutzt. Diese Systeme werden auch bei zukünftiger Unterstützung durch elektronische Einrichtungen weiterhin eingesetzt.

7. Wie hoch ist die Anzahl an verletzten und toten Kindern, die bei Unfällen aufgrund des „toten Winkels" bei Pkws, Lkws und Bussen zu Schaden gekommen sind?

Repräsentative Erhebungen oder Untersuchungen, in denen der „tote Winkel" als Unfallursache nachgewiesen wurde, sind nicht bekannt.

Die amtliche Statistik erfasst die Zahl der Kinder, die als Fußgänger oder Radfahrer am Straßenverkehr teilnahmen und bei Abbiegeunfällen mit jeweils Pkw, Bus und Lkw (als Hauptverursacher) verunglückten. Ob diese Unfälle auf den „toten Winkel" zurückzuführen sind, wird nicht erfasst und ist auch nicht immer einwandfrei zu ermitteln.

8. Mit welchen Maßnahmen und in welchem Zeitraum plant die Bundesregierung diese Unfallursache zu reduzieren?

Als europäische Maßnahme wurde unter maßgeblicher aktiver Beteiligung der Bundesregierung die EG-Richtlinie 71/127/EWG über Rückspiegel von Kraftfahrzeugen grundlegend überarbeitet. Einzelheiten zu der neuen Richtlinie 2003/97/EG können der Antwort zur Frage 6 entnommen werden. Die Richtlinie wird nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union (29. Januar 2004) in verbindliches nationales Recht StVZO umgesetzt. Hinsichtlich der Möglichkeit zur Nachrüstung der im Verkehr befindlichen Lkw wird ebenfalls auf die Antwort zur Frage 6 verwiesen.

Das Thema „toter Winkel" wird in den bestehenden Programmen und Informationen der aus Mitteln des BMVBW geförderten Vereine DVR und DVW für Kinder, Radfahrer u. a. selbstverständlich behandelt. Auch gibt es – nicht nur speziell in diesen Programmen – ein Faltblatt zu diesem Thema.

9. In welchen Abständen überprüft die Bundesregierung den Verkehrsstrafen- und Ordnungswidrigkeitenkatalog auf Angemessenheit und Homogenität?

Die Höhe der in der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) für die häufigsten Verkehrsverstöße aufgestellten Regelsanktionen ist Gegenstand permanenter Erörterung mit den für Verkehrsordnungswidrigkeiten zuständigen obersten Landesbehörden. Das BMVBW und die zuständigen obersten Behörden der Länder haben u. a. dafür den Bund-Länder-Fachausschuss für Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten eingerichtet. Dort werden insbesondere die praktischen Erfahrungen, die die Ländervertreter zusammentragen, im Hinblick auf einen etwaigen Regelungsbedarf ausgewertet. Diese Erörterungen führen in unregelmäßigen Abständen zu Verordnungsentwürfen, die eine Änderung des Bußgeldkataloges zum Gegenstand haben.

10. Wann ist dies zum letzten Mal geschehen?

Das BMVBW hat zuletzt mit der Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher und personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 22. Januar 2004 Änderungen der BKatV vorgenommen, die am 1. April 2004 in Kraft treten. Ein weiterer Verordnungsentwurf wird gegenwärtig auf Fachebene beraten.

11. Welche praktischen Erfahrungen sind mit dem seit dem 1. August 2002 geltenden Haftungsrecht (§ 828 Abs. 2 Bürgerliches Gesetzbuch) gemacht worden, das Kinder unter 10 Jahren von der Haftung bei Verkehrsunfällen ausnimmt?

Die Bundesregierung hat die haftungsrechtliche Situation von Kindern im motorisierten Straßen- und Bahnverkehr mit dem am 1. August 2002 in Kraft getretenen Zweiten Gesetz zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften nachhaltig verbessert. Mit dem Gesetz wurde die Altersschwelle für eine Haftung und Mithaftung von Kindern im Straßen- und Bahnverkehr von sieben Jahren auf zehn Jahre heraufgesetzt. Damit wurde Erkenntnissen der Entwicklungspsychologie Rechnung getragen, nach denen Kinder im Alter von unter zehn Jahren aufgrund ihrer physischen und psychischen Fähigkeiten noch nicht dazu in der Lage sind, die besonderen Gefahren des motorisierten Straßenverkehrs zu erkennen und sich entsprechend zu verhalten.

Die Neuregelung entspricht Forderungen des Deutschen Verkehrsgerichtstages und wurde sowohl von Verkehrsopferverbänden als auch vom juristischen Schrifttum einhellig begrüßt. Sie hat sich nach den vorliegenden Erkenntnissen bewährt.

12. Was beabsichtigt die Bundesregierung zu unternehmen angesichts der Tatsache, dass nach Aussage des Verkehrstechnischen Instituts der Deutschen Versicherer für Kinder keine detaillierten und zuverlässigen Erhebungen über die Ursachen für den tödlichen Ausgang von Unfällen im Pkw vorliegen?

In der Bundesrepublik Deutschland liegen detaillierte und zuverlässige Erhebungen zu den Ursachen für den tödlichen Ausgang von Unfällen in Pkw vor. Solche Erhebungen werden in der GIDAS-Studie durchgeführt. Im Rahmen dieser Studie werden seit vielen Jahren im Raum Hannover und seit drei Jahren auch im Raum Dresden von der Polizei gemeldete Unfälle von einem Team von Wissenschaftlern vor Ort untersucht und mit bis zu 3 000 Parametern pro Unfall dokumentiert. Diese Datenbasis bietet eine aus forschungsökonomischer Sicht ausreichende Information über das Unfallgeschehen, wenn auch aufgrund

des vergleichsweise geringen Anteils von Kindern an tödlichen Unfällen statistisch signifikante Aussagen zu den Ursachen oft nicht möglich sind.

Im Auftrag des BMVBW beteiligt sich die BASt verstärkt auf europäischer Ebene an der Erforschung von Kinderunfällen im Rahmen von EU-Forschungsprojekten und durch Mitarbeit in den Arbeitsgruppen des Europäischen Regierungsvertreter-Ausschusses EEVC. Aufgrund der größeren Datenmenge sind verbesserte Aussagen möglich.

II. Unfallhäufungen

13. Sieht die Bundesregierung Regelungsbedarf bei der örtlichen Unfalluntersuchung von Unfallhäufungsstellen, und welche bundeseinheitlich verbindliche Regelung durch welche Institutionen, z. B. Unfallkommission oder Fachbehörde, schlägt die Bundesregierung vor?

In Deutschland werden ortsbezogene Auswertungen von Straßenverkehrsunfällen durchgeführt, um unfallauffällige Örtlichkeiten aufzudecken sowie straßenverkehrstechnische und straßenbauliche Maßnahmen zur Entschärfung von Unfallschwerpunkten einleiten zu können. Grundlage für diese örtlichen Unfalluntersuchungen ist die Verwaltungsvorschrift-Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zu § 44, die auch auf das Führen entsprechender Unfallunterlagen, wie Unfallsteckkarten, Unfallblattsammlungen etc. hinweist und deren sorgfältige Auswertung fordert.

Die Identifizierung von Unfallschwerpunkten liegt in der Regelungskompetenz der Verkehrsbehörden der Länder. Die Entschärfung von Unfallschwerpunkten soll dabei in enger Zusammenarbeit zwischen Polizei, Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaubehörde erfolgen. Dazu dienen in der Regel die so genannten Unfallkommissionen, deren Organisation und Zuständigkeit in Ländererlassen geregelt sind.

Neben den auf kleinräumige Betrachtungen ausgerichteten örtlichen Unfalluntersuchungen hat das BMVBW den Obersten Straßenbaubehörden der Länder mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 27/2003 die „Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen (ESN)“ zur Anwendung empfohlen. Mit den dargestellten Verfahren können die bestehenden Straßennetze im Hinblick auf Sicherheitsdefizite untersucht und bewertet werden. Die hierbei erkannten Prioritäten dienen der Unterstützung von Investitionsentscheidungen im Rahmen der Planung von Erhaltungs-, Um- und Ausbaumaßnahmen.

Über die genannten Regelungen hinaus wird derzeit kein weiterer Regelungsbedarf gesehen. Die Bundesregierung ist jedoch offen dafür, den Begriff „Unfallkommission“, der als solcher bisher in der VwV-StVO zu § 44 nicht ausdrücklich verwendet wird, zum Zweck der Klarstellung bei einer Änderung der VwV-StVO zu § 44 aufzunehmen. Für eine Aufnahme der „Unfallkommissionen“ und eine Beschreibung ihrer Aufgaben in § 44 der Verordnung selbst sieht die Bundesregierung keine zwingende Notwendigkeit.

Die bisher in der VwV-StVO zu § 44 beschriebenen Aufgaben der Unfallkommission werden bereits auf dieser rechtlichen Basis und konkretisiert durch Landeserlasse zufriedenstellend wahrgenommen, nachdem das Verkehrstechnische Institut der Deutschen Versicherer (früher Institut für Straßenverkehr, Köln) durch sein Engagement dazu wesentliche Beiträge geleistet hat.

14. Was hält die Bundesregierung von dem Vorschlag des Verkehrstechnischen Instituts der Deutschen Versicherer, die verbindliche Einführung

des Gremiums „Unfallkommission“ in die Straßenverkehrsordnung vorzunehmen?

Auf die Antwort zu Frage 13 wird verwiesen.

15. Welche Aufgaben könnte diese Unfallkommission übernehmen?

Auf die Antwort zu Frage 13 wird verwiesen.

16. Welche Mittel hat die Bundesregierung in der Vergangenheit für die Finanzierung von Maßnahmen gegen Unfallhäufungen bereitgestellt und welche Mittel plant die Bundesregierung in der Zukunft auszugeben?

Entsprechend Artikel 90 Grundgesetz verwalten die Länder im Auftrag des Bundes die Bundesfernstraßen in eigener Zuständigkeit. Die Finanzierung von Maßnahmen gegen Unfallhäufungen erfolgt im Straßenbauhaushalt des Bundes nicht über einen eigenen Titel, sondern im Rahmen der jeweiligen Titel für die straßenbaulichen Erhaltungs-, Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen. Der konkrete Umfang dieser Kosten lässt sich somit nicht benennen.

Im Rahmen des Programms zur Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen, mit dem ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung des Verkehrsablaufs auf Bundesautobahnen geleistet wird, hat der Bund bis Ende 2001 über 500 Mio. Euro für den Bau von Verkehrsbeeinflussungsanlagen bereitgestellt.

Für das fortgeschriebene Programm 2002 bis 2007, das die vordringlichen Steuerungsmaßnahmen der kommenden Jahre beinhaltet, werden den Ländern weitere 200 Mio. Euro zur Verfügung gestellt.

17. Gibt es regional differenzierte bundesweite Erhebungen, in welcher durchschnittlichen Zeit Rettungsmannschaften am Unfallort sind?

Für das Rettungswesen sind die Bundesländer zuständig und verantwortlich. Die Rettungsdienstgesetze der Länder regeln demzufolge in unterschiedlicher Weise die Ziele und Abläufe des Rettungsdienstes in jedem Land. Das BMVBW lässt seit vielen Jahren in regelmäßigen Abständen eine bundesweit repräsentative Studie erstellen, die die Leistungen des Rettungsdienstes in der Bundesrepublik Deutschland erfasst; diese periodische Untersuchung hat nicht zum Ziel, spezifische Daten nach Regionen oder Ländern zu erheben. Ziel ist, Kenngrößen und ihre Veränderung auf nationaler Ebene darzustellen. Eine regionale oder ländereigene Erhebung über Eintreffzeiten des ersten Rettungsmittels am Notfallort ist ausschließlich Sache der Länder.

18. Wie können aus Sicht der Bundesregierung regional differenzierte Zielvorgaben und die Pflicht zur Problemanalyse der Rettungsprozesse dazu beitragen, dass sich die Zeit bis zum Eintreffen von Rettung verringert?

Es ist nicht auszuschließen, dass regional differenzierte Analysen der Abläufe im Rettungswesen einen Beitrag zur Optimierung von Rettungsprozessen liefern könnten. Diese wären ausschließlich in der Verantwortlichkeit und auf der Grundlage von entsprechenden legislativen und administrativen Maßnahmen der Länder durchzuführen.

19. Welche Institutionen kämen aus Sicht der Bundesregierung für eine solche Aufgabe in Betracht?

Diese Frage kann die Bundesregierung aus ihrem Zuständigkeitsbereich heraus nicht beantworten (siehe Antwort zu den Fragen 17 und 18).

20. Gibt es Erkenntnisse, in welcher Weise Maßnahmen gegen Unfallhäufungen (z. B. Starenkästen, Aufpflasterungen) zur Unfallreduktion beitragen?

Die vorhandenen Erfahrungen und Erkenntnisse zur Wirkungsweise von Maßnahmen bei Unfallhäufungen sind im „Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen, Teil 2: Maßnahmen gegen Unfallhäufungen“ von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, 2001) systematisch zusammengestellt worden. In einem umfangreichen Katalog werden ausgehend von der jeweils für eine Unfallhäufung typischen Konfliktsituation und darauf aufbauenden örtlichen Defizitanalysen gegen detailliert charakterisierte Ursachen von Unfallhäufungen geeignete Maßnahmen vorgeschlagen. Dabei kommen, abhängig von der jeweiligen Konfliktsituation und den möglichen örtlichen Defiziten, auch „Starenkästen“ oder Aufpflasterungen in Betracht, insbesondere zur Durchsetzung der Befolgung von Geschwindigkeitsbeschränkungen. In einer Beispielsammlung geeigneter Maßnahmen wird die Wirkung ortsfester Geschwindigkeitsüberwachungen mit Reduzierungen der Unfallkosten zwischen 50 % und 80 % angegeben.

Die wesentlichsten Erkenntnisse sind, dass durch eine dauerhafte Überwachung das Geschwindigkeitsniveau gesenkt und positive Effekte bezüglich des Unfallgeschehens erreichbar sind. Die Unfallrückgänge sind um so größer, je mehr unangemessen hohe Geschwindigkeiten zu hohen Verkehrsgefahren geführt haben. In einer neueren Untersuchung des Instituts für Straßenverkehr aus dem Jahr 2001 wurde an geschwindigkeitsüberwachten Knotenpunkten mit Vorfahrtregelung eine um ca. $^2/_3$ geringere Unfallrate und Unfallkostenrate gegenüber nicht überwachten vorfahrtgeregelten Knotenpunkten ermittelt.

Hinsichtlich der Wirksamkeit von Aufpflasterungen wurden im Forschungsprojekt „Flächenhafte Verkehrsberuhigung“ Erkenntnisse in verschiedenen Modellstädten gewonnen. Auch hier wurden grundsätzlich positive Wirkungen von Aufpflasterungen und weiteren Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung auf die Verkehrssicherheit festgestellt, jedoch lassen sich keine Einzelwirksamkeiten beziffern. Aufpflasterungen werden im oben genannten FGSV-Merkblatt, Teil 2, ebenfalls beispielhaft erwähnt. Sie kommen als Maßnahmen der Geschwindigkeitsreduzierung sowohl auf der Strecke, als auch an Knotenpunkten vor allem in Erschließungsstraßen in Frage. Konkrete Wirkungen auf das Unfallgeschehen werden jedoch auch dort nicht quantifiziert.

21. Wie und in welchem Maße beabsichtigt die Bundesregierung, die Aufklärung über die Wirksamkeit dieser Maßnahmen zu verstärken und zu verbessern?

Für die örtliche Überwachung dieser Maßnahmen sind die Länder und Kommunen zuständig. Dies gilt insoweit auch für die Aufklärung über die Wirksamkeit derartiger Maßnahmen.

22. Beabsichtigt die Bundesregierung in Abstimmung mit den Bundesländern eine bundeseinheitliche Pflicht zur Führung von Schulwegplänen,

die anhand von Unfallanalysen und Gefahrenpunkten erstellt werden, einzuführen, und wenn ja, wann ist damit zu rechnen?

Wenn nein, warum?

Fragen der Schulwegsicherung fallen in die Regelungskompetenz der Länder (Kultushoheit). Es ist nicht bekannt, dass die Länder ein Interesse an einer bundeseinheitlichen Pflicht zur Führung von Schulwegplänen haben. Die Bundesregierung ist bereit, im Bedarfsfall die Länder zu unterstützen.

23. Welche Rahmenrichtlinien regeln die bauliche und verkehrstechnische Sicherung im Schul- bzw. Kindergartenumfeld, und welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die bisherige Situation zu verbessern?

Diese Frage betrifft ausschließlich eine Aufgabe der Länder. Gleichwohl unterstützt das BMVBW grundsätzlich Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden. So hat das BMVBW zur Regelung der örtlichen und verkehrlichen Voraussetzungen für Fußgängerüberwege als Querungshilfe für Fußgänger – nach Abstimmung mit den zuständigen Landesbehörden – die „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 1984)“ überarbeitet und neu gefasst (R-FGÜ 2001).

Die Richtlinien und Empfehlungen für Planung, Entwurf und Gestaltung von Stadtstraßen, die auch entsprechende Maßnahmen zur Sicherung des Schul- und Kindergartenumfeldes enthalten, wurden unter Mitarbeit des BMVBW von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen erstellt.

Die hier in Frage kommenden

- Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV 93) und
- Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85/95)

hat das BMVBW mit Rundschreiben an die Obersten Straßenbaubehörden der Länder eingeführt und zur Anwendung empfohlen. Die Umsetzung der Empfehlungen liegt in der Zuständigkeit der Gemeinden als Träger der Straßenbaulast. Derzeit werden die oben genannten Empfehlungen unter Mitarbeit des BMVBW überarbeitet und zu einem Regelwerk zusammengefasst.

Für städtebauliche Maßnahmen im Umfeld von Schulen und Kindergärten sind die Gemeinden zuständig. Sie können auf der Grundlage des Baugesetzbuchs Bauleitpläne erlassen. Nach § 1 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 des Baugesetzbuchs sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere die Bedürfnisse der Familien, der jungen und alten Menschen und der Behinderten, zu berücksichtigen.

III. Kinder- und Verkehrssicherheitserziehung

24. Welche Maßnahmen und Methoden der Verkehrssicherheitserziehung für Kinder werden von der Bundesregierung als besonders erfolgreich und wirkungsvoll eingestuft und wo sieht sie Optimierungsmöglichkeiten?

Die Bundesregierung setzt in erster Linie auf eine zielgerichtete Aufklärung durch Medien im Print- und TV-Bereich. Damit werden Kindern und Erwachsenen geeignete Hilfestellungen gegeben, um die Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr weiter zu verbessern.

Beispielhaft erwähnt werden folgende, aus Bundesmitteln finanzierte Fernsehsendungen:

- „Cool oder Crash“ in Pumuckel-TV (ARD, Dritte Programme und Kinderkanal)
- „Sesamstraße“ (ARD und Dritte Programme)
- „Vampy“ (RTL 2).

Neben ständig aktualisierten Faltblättern und Fachinformationen werden folgende, aus Bundesmitteln finanzierte Aktivitäten im Print-Bereich beispielhaft erwähnt:

- Anzeigenserie zur Kindersicherheit im Pkw (altersgemäße Sicherung)
- Anzeigenserie zum freiwilligen Fahrradhelmtragen von Kindern mit Martin Schmitt, Georg Hackl
- Anzeigen und Beilagen in Zeitschriften (Zielgruppe: Eltern und Erwachsene)
- Mitte Mai diesen Jahres wird eine Neuauflage der seit Jahren beliebten Broschüre „Käpt’n Blaubär“ wieder in Millionenauflage erscheinen
- „Spielekalender“ (verteilt über die Kinderärzte)
- Eisbärenposter mit Verkehrssicherheits-Tipps für Kinder (verteilt durch DVW)
- Postkarten-Aktion mit aus retroreflektierendem Material hergestellten Eisbärchen (Sicherheit durch Sichtbarkeit in der dunklen Jahreszeit)
- Autobahnplakate, z. B. das Plakat „Geschnallt“ (richtiger Kindersitz).

Darüber hinaus finanziert die Bundesregierung auf dem Gebiet der außerschulischen Verkehrserziehung wissenschaftlich begründete und begleitete, langfristig angelegte Maßnahmenbündel, die aufeinander abgestimmt sind. Aus Sicht der Bundesregierung ist dabei ein Schwerpunkt das mit Millionenbeträgen aus Bundesmitteln geförderte Programm „Kind und Verkehr“, das seit rund 25 Jahren als besonders erfolgreich und wirksam eingeschätzt wird, sowie das Projekt „Fahrradwochen“. Alle aus Bundesmitteln geförderten Maßnahmen werden regelmäßig wissenschaftlich geprüft und optimiert. Für Fragen der Verkehrserziehung im schulischen Bereich sind die Länder zuständig.

25. In welchen EU-Ländern wird besonders beispielhaft Kinder- und Verkehrserziehung geleistet?

Eine verlässliche Aussage darüber, welches Land besonders „vorbildlich“ in der Kinder- und Verkehrserziehung ist, ist nicht möglich. Die jeweiligen Länderstrategien und Rahmenbedingungen sind sehr unterschiedlich und hierdurch schwer vergleichbar. Das BMVBW lässt die Entwicklungen zur außerschulischen Verkehrserziehung im Ausland ständig wissenschaftlich beobachten und überträgt alle Aktivitäten, die für Deutschland sinnvoll sind, in nationale Maßnahmen.

26. Welchen Stellenwert nehmen nach Auffassung der Bundesregierung die Medien beim Training von Verkehrssicherheit für Kinder ein?

Das Training von verkehrssicherem Verhalten von Kindern als Fußgänger oder Radfahrer ist in erster Linie ein psychomotorischer Lernprozess, dessen Notwendigkeit und Wirksamkeit in wissenschaftlichen Studien nachgewiesen wurde. Ergänzt werden kann dieses Lernen durch eine Vielzahl medial gestützter Unterrichtseinheiten und entsprechender verkehrspädagogischer Materialien.

Nach Auffassung der Bundesregierung haben die Medien – wie bereits in der Antwort zu Frage 24 ausgeführt – beim Training von Verkehrssicherheit für Kinder einen zentralen Stellenwert. Auch Medien wie Film, Fernsehen, Computer und Internet, Spiele und Wettbewerbe sind von größter Bedeutung für die zielgruppenspezifische Information und Motivation. In all diesen Bereichen kommen Fördermittel des BMVBW zum Einsatz.

27. Was wird unternommen, um die Vorbildrolle der Erwachsenen beim Verkehrsverhalten zu verbessern?

Mit vielen Maßnahmen wird auf die Vorbildrolle der erwachsenen Verkehrsteilnehmer aufmerksam gemacht. So ist z. B. in dem vom BMVBW geförderten Programm „Kind und Verkehr“ die Information von Erwachsenen, insbesondere von Eltern über die Bedeutung der Vorbildrolle des erwachsenen Verkehrsverhaltens gegenüber Kindern eines der tragenden Elemente. Bei einer Vielzahl von verkehrserzieherischen Maßnahmen, die von der Bundesregierung gefördert werden, wird das „Lernen am Modell“ aufgegriffen und medial dargestellt.

28. Mit welchen Mitteln beteiligt sich die Bundesregierung an der Finanzierung von Verkehrssicherheitsprogrammen für Kinder?

Die für die Verkehrssicherheitsarbeit vorgesehenen Mittel sind im Bundeshaushalt, Kapitel 1202, Titel 686 07, ausgewiesen. Von diesen Mitteln wurden in den letzten Jahren ca. 20 % für die finanzielle Förderung von speziellen Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder verwandt. Im Jahr 2004 werden annähernd 2 Mio. Euro für Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder aufgewendet.

29. Ist die Bundesregierung in Abstimmung mit den Ländern und Sicherheitsverbänden bereit, die Idee einer nationalen Kampagne zur Optimierung der Verkehrssicherheit für Kinder aufzugreifen und umzusetzen?

Das BMVBW hat die Konzeption und Durchführung einer nationalen Verkehrssicherheitskampagne kürzlich europaweit ausgeschrieben. Eine Vergabe ist im Frühjahr 2004 zu erwarten. Die nationale Verkehrssicherheitskampagne soll zielgruppenübergreifend sein.

IV. Sicherheit im PKW

30. Welche Forschungsprojekte zur technischen Verbesserung von Airbags, insbesondere Rücksitzairbags und so genannte intelligente Airbags, die die Sitzplatzbelegung für den Beifahrerairbag erkennt, wenn auf dem Beifahrerplatz ein Kinderrückhaltesystem installiert ist, unterstützt die Bundesregierung?

Es werden keine eigenen Forschungsprojekte zur Verbesserung von Airbags durchgeführt, jedoch wird die von der Industrie auf diesem Gebiet durchgeführte innovative Forschung und Entwicklung sorgfältig beobachtet. Darüber hinaus beteiligt sich die Bundesregierung finanziell und über die BASt auch durch aktive Mitarbeit an der Bewertung der Rückhaltesysteme im Rahmen der von Euro NCAP an Serienfahrzeugen durchgeführten Tests.

Die Ergebnisse dieser Tests werden veröffentlicht und sowohl von Autokäufern als auch von der Industrie aufmerksam beachtet. Bei Aufdeckung eventuell vorhandener Schwachstellen wird dies von der Industrie zum Anlass für weitere Verbesserungen genommen.

31. Welche Maßnahmen sind seitens der Bundesregierung geplant, um die Verwendung von ISOFIX-Kinderrückhaltesystemen, die leichter und sicherer als die bisherigen Systeme im Pkw zu befestigen sind, zu fördern?

Die Bundesregierung hat sich intensiv und erfolgreich für eine Aufnahme standardisierter ISOFIX-Kinderrückhaltesysteme in die entsprechende UN/ECE-Regelung Nr. 44 eingesetzt. Außer der Einführung der standardisierten Kinderrückhaltesysteme selbst wurde in den UN/ECE-Regelungen Nr. 14 und Nr. 16 auch die Installation entsprechender ISOFIX-Verankerungen in Neufahrzeugen vorgeschrieben. Nach Verabschiedung der Regelungsergänzungen im Juni 2003 werden sie voraussichtlich Mitte 2004 in Kraft treten.

V. Schulbus/ÖPNV

32. Hat sich die Neuregelung, dass bei eingeschalteter Warnblinkanlage haltende Schulbusse nur im Schritttempo passiert werden dürfen, auf die Unfallzahlen oder auf die Schwere von Unfällen ausgewirkt, und wenn ja, wie?

Im Jahr 2002 ereigneten sich an Haltestellen 1 080 Fahrzeug-Fußgängerunfälle mit Personenschaden, an denen Kinder beteiligt waren. Dabei kamen acht Kinder als Fußgänger ums Leben, 347 wurden schwer- und 733 leicht verletzt. Aus den Unfalldaten ist dabei nicht zu ermitteln, ob es sich bei diesen Haltestellen um Schulbus- und sonstige Haltestellen gehandelt hat. Die Anzahl der Unfälle ist seit dem Jahr 1991 relativ konstant und unterlag im Zeitablauf kaum Veränderungen. Seit dem Jahr 1997 können bei diesen Unfällen deutlich positivere Werte für die durchschnittliche Unfallschwere festgestellt werden, als dies in den Jahren von 1991 bis 1996 der Fall war. Es kann jedoch anhand der Daten der amtlichen Unfallstatistik keine Aussage darüber getroffen werden, ob dieser Rückgang allein auf die Neuregelung des § 20 StVO im August 1995 zurückzuführen ist.

33. Sind gesetzliche Änderungen in diesem Schulbus-Bereich vorgesehen?

Änderungen der für den Schulbusverkehr geltenden Regelungen der StVO sind nicht vorgesehen.

34. Welche Erkenntnisse gibt es, ob die farbliche Hervorhebung von Schulbussen (wie es in den USA der Fall ist) zu erhöhter Aufmerksamkeit seitens der Pkw-Fahrer und somit zur Unfallvermeidung führt?

Zur farblichen Hervorhebung von Schulbussen liegen bislang keine Erkenntnisse vor. Es ist jedoch davon auszugehen, dass Schulbussen mit auffälliger Farbgebung eine erhöhte Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer zuteil wird. Als auffällige Farben sind helles Gelb oder fluoreszierende Farben anzusehen.

35. Was spricht aus Sicht der Bundesregierung für und gegen die farbliche Hervorhebung von Schulbussen?

Der Vorteil einer farblichen Hervorhebung von Schulbussen ist eine bessere Erkennbarkeit. Dieser Vorteil ist jedoch nur dann gegeben, wenn dies für Schulbusse bundesweit einheitlich praktiziert wird und sie von allen Verkehrsteilnehmern eindeutig mit einem Schulbus assoziiert und die gewählte Farbe nicht auch für andere Busse verwendet wird. In der Praxis werden Busse jedoch viel-

fältig eingesetzt (sowohl im Schulbusdienst als auch für andere Fahrten). Eine besondere Farbgebung von Schulbussen würde dieser vielfältigen Verwendung der Fahrzeuge entgegenstehen.

Deshalb ist eine Ausrüstung mit fluoreszierenden Schulbustafeln oder Lichtrasterzeichen zu befürworten.

36. Welche Überlegungen gibt es, um die Sicherheitsvorkehrungen an Schulbus-Haltestellen zu verbessern?

Standardisierte Sicherheitsvorkehrungen für Bushaltestellen sind bereits heute Teil der StVO.

Die FGSV hat im Jahr 2003 die neuen „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personenverkehrs – EAÖ“ eingeführt. Darin werden u. a. die entwurfstechnischen Grundlagen für die Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs auf dem aktuellen Stand der Erkenntnisse vorgegeben. Für praktische Anwendungsfälle wurden vom ehemaligen Institut für Straßenverkehr (heute Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer VTIV) Empfehlungen für die „Schulwegsicherung: Analysen, Maßnahmen, Schulwegpläne“ (Empfehlung Nr. 10) 1998 in aktualisierter Form herausgegeben. Darin werden Planern und Praktikern Hinweise für verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen zur Schulwegsicherung gegeben.

Um zukünftig auf das Unfallgeschehen an Haltestellen reagieren zu können, hat die BASt für das Jahr 2004 die Vergabe des Forschungsprojekts „Potenziale zur Verringerung des Unfallgeschehens an Haltestellen des ÖPNV/ÖPSV“ geplant. Hierbei sollen Wissenslücken im Bereich der Unfallrisiken an Haltestellen geschlossen werden, um Ansatzpunkte für die Verbesserung der Verkehrssicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer, insbesondere Kinder und ältere Menschen, offen zu legen. Ein erster Schritt dieses Projektes ist zunächst die genaue Analyse des Unfallrisikos im Haltestellenbereich von Bussen und Bahnen sowie die Untersuchung und Typisierung von Unfallursachen und Unfallfolgen. Daraus sollen dann Empfehlungen für die Verbesserung der Verkehrssicherheit abgeleitet werden. Die Ergebnisse sollen zu konkreten Vorschlägen für künftige Planungen, Regelungen u. Ä. führen. In diesem Zusammenhang ist auch auf die Haltestellenproblematik bei der Beförderung von Schülern mit Schulbussen im freigestellten Verkehr und mit dem ÖPNV bzw. ÖPSV einzugehen.

Die Anordnung konkreter Einzelmaßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit an Schulbushaltestellen, die ausnahmslos einen sehr engen örtlichen Bezug aufweisen, erfolgt ausschließlich durch die örtlich zuständigen Behörden. Diese entscheiden in eigener Verantwortung und unter umfassender Abwägung einer Vielzahl von Belangen, die nur in Kenntnis der Örtlichkeit selbst möglich ist.

Das BMVBW unterstützt jedoch grundsätzlich Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, unter anderem durch die Förderung einschlägiger Forschung und bei der Erarbeitung von Richtlinien und Empfehlungen, die den Straßenbauverwaltungen der Länder per Rundschreiben zur Anwendung empfohlen werden.

37. Gibt es Untersuchungen, ob Aufsichtspersonen (so genannte Schutzengel) oder technische Absperrungen Unfälle an Haltestellen verhindern können?

Zur Frage der Sicherung von Haltestellen wird auf die Antwort zu Frage 36 verwiesen.

38. Was wird auf EU-Ebene unternommen, um Schulbusse und Haltestellen zu mehr Sicherheit zu verhelfen?

Für alle Fahrzeuge, die acht oder mehr Personen befördern, hat das Europäische Parlament u. a. Vorschriften zu Nutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern, Anlegen von Sicherheitsgurten und der Ausbildung von Berufskraftfahrern erlassen. Nach eigenen Angaben hat die Europäische Kommission „Arbeiten eingeleitet, mit denen besondere Probleme bei der Beförderung von Kindern ermittelt werden sollen, um gegebenenfalls Vorschriften zum Schutz von Schulbussen einzuführen“. In diesem Zusammenhang wird auf das Europäische Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit verwiesen.

39. Welche Maßnahmen (z. B. Durchsetzung von Warnsensorik-Techniken) plant die Bundesregierung, um zu vermeiden, dass immer wieder Unfälle dadurch zustande kommen, dass Personen beim Aussteigen aus öffentlichen Verkehrsmitteln durch verfrühtes Schließen der Türen hängen bleiben und mitgeschleift werden?

Für alle ab dem 1. Januar 1986 erstmals in den Verkehr kommenden Kraftomnibusse ist vorgeschrieben, dass fremdkraftbetätigte Fahrgasttüren mit Einrichtungen, die ein Einklemmen von Personen verhindern, ausgerüstet sein müssen (§ 35 Abs. 5 StVZO).

Die ordnungsgemäße Funktion dieser Einrichtungen muss sowohl bei der Durchführung der Hauptuntersuchungen als auch bei Sicherheitsprüfungen (§ 29 StVZO) geprüft werden, so dass entsprechend der Durchführungsfristen bei Kraftomnibussen diese Einrichtungen nach dem ersten Jahr halbjährlich und ab dem 39. Zulassungsmonat alle drei Monate untersucht werden müssen.

40. Welchen Stellenwert nimmt aus Sicht der Bundesregierung das bewährte Schülerlotsensystem ein und welche Optimierungen lassen sich vorstellen?

Das Schülerlotsensystem bildet einen bewährten Grundpfeiler in der Schulwegsicherung, um jüngeren Schülern ein gefahrloses Überqueren der Straße zu ermöglichen. Seit Einführung des Lotsendienstes ist in Deutschland kein tödlicher Unfall an derart gesicherten Stellen bekannt geworden.

Um so bedauerlicher ist es, dass dieser Dienst heute bei Jugendlichen zum Teil unter einem Imageverlust leidet. Deshalb sollte der schulische Verkehrsunterricht den Sinn dieses ehrenamtlichen Dienstes betonen, der u. a. auch von Eltern oder sonstigen Erwachsenen wahrgenommen werden kann. Eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen Schulträger, Schule und Elternschaft wird aus diesem Grund befürwortet.

VI. Kinder als Radfahrer

41. Welche Verkehrssicherheitsmaßnahmen sieht die Bundesregierung kurz-, mittel- und langfristig vor, um das hohe Unfallrisiko von Rad fahrenden Kindern zu verringern?

Der Deutsche Bundestag hat mit Beschluss vom 21. April 1994 die Bundesregierung aufgefordert, dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages alle fünf Jahre einen Bericht mit einer Bestandsaufnahme zur Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland vorzulegen.

Unter dem Kapitel „Verkehrssicherheitsarbeit“ werden in dem erstmals 1998 erschienenen Bericht Maßnahmen zur Senkung von Unfallzahlen und -risiken aufgezeigt. Zur Verbesserung der Situation Rad fahrender Kinder ist dies insbesondere

- die schulische Verkehrserziehung in der Primar- und Sekundarstufe,
- die systematische Untersuchung von Unfallfolgen im Bereich Fahrzeugtechnik.

Darüber hinaus wird die Bundesregierung die bewährten Programme „Kind und Verkehr“ und „Fahrradwochen“ wie auch die diversen medialen Programme weiterhin finanziell fördern bzw. fortführen.

42. Welche neueren Erkenntnisse liegen der Bundesregierung vor, dass Fahrradhelme bei Kindern und Erwachsenen schwere und schwerste Kopfverletzungen verhindern?

Hierzu liegen keine neueren Erkenntnisse vor.

43. Welche besonderen Risiken haben Kinder, im Straßenverkehr am Kopf verletzt zu werden, und wie unterscheiden sich diese Risiken hinsichtlich der Aufprall- bzw. Unfallart von denen Erwachsener?

Im Falle einer Kollision mit einem Pkw umfasst der Kopfanprallbereich von Kindern auf Fahrzeugfrontstrukturen im Wesentlichen Stoßfänger, Frontschutzbügel bei Geländewagen, Motorhaubenvorderkante und den vorderen Teil der Motorhaube, wohingegen der Anprallbereich von Erwachsenen eher im hinteren Bereich der Motorhaube, dem Scheibenrahmen, den A-Pfosten sowie der Windschutzscheibe zu finden ist. Die Verletzungsschwere kann hierbei von der Gestaltung der Fahrzeugfront, der Auftreffgeschwindigkeit, der Anprallenergie sowie dem Auftreffwinkel entscheidend beeinflusst werden.

44. Was ist aus diesen Erkenntnissen hinsichtlich der Schutzwirkung von Fahrradhelmen bei Kindern zu schließen?

Es sollte weiterhin für eine Helmbenutzung bei Fahrrad fahrenden Kindern, insbesondere im Kindergarten, in der Vorschule und in der Grundschule, umfassend geworben werden. Das BMVBW beteiligt sich im Rahmen seiner Verkehrssicherheitsarbeit mit entsprechenden Maßnahmen.

45. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung durchgeführt und welche Maßnahmen beabsichtigt sie, um die Akzeptanz von Fahrradhelmen in der Bevölkerung und besonders bei Kindern zu erhöhen?

Im BASt Forschungsprojekt 82.0109 „Ansätze zur Förderung des Helmtragens bei radfahrenden Kindern und Jugendlichen“ wird die Fahrradhelmnutzung bei Kindern und Jugendlichen untersucht. Maßnahmen zur Erhöhung der Akzeptanz von Fahrradhelmen sollen hieraus abgeleitet werden. Das Ergebnis wird voraussichtlich bis Ende Mai 2004 zur Verfügung stehen.

Für das Tragen von Fahrradhelmen wird in folgenden Medien und Programmen geworben, mit dem Ziel, die Akzeptanz zu erhöhen: Programme „Kind und Verkehr“ und „Fahrradwochen“, in TV-Sendungen, durch Broschüren und Informationsdienste. Für diese Maßnahmen wendet die Bundesregierung erheb-

liche Finanzmittel auf, jedoch ist eine Differenzierung, d. h. „Herausrechnen" eines Projektanteils, nicht möglich.

46. Welche finanziellen Mittel hat die Bundesregierung zur Aufklärung über die Verletzungsverhütung durch Fahrradhelme bereitgestellt und welche sind für die Zukunft geplant?

Die Bundesregierung setzt auf „Freiwilligkeit" beim Helm tragen und wird weiterhin verstärkt dafür werben (vgl. auch Antwort zu Frage 45).

47. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Fahrradverbandes ADFC, dass mit einer Fahrradhelmpflicht die Anzahl von Fahrradfahrern, besonders in der jungen Generation, zurückgeht?

    Auf welche Forschungsergebnisse der neueren Zeit, die diesen Zusammenhang eindeutig belegen und eine ähnliche Entwicklung in Deutschland als wahrscheinlich einstufen lassen, beruft sich die Bundesregierung?

Erfahrungsberichte, die sich mit dem Rückgang Fahrrad fahrender Kinder nach Einführung einer Helmpflicht beschäftigen, liegen aus dem außereuropäischen Ausland vor. Obwohl die Einführung der Helmpflicht in Victoria/Australien zu einem Anstieg der Helmtragequoten bei Fahrradfahrern aller Altersgruppen führte, wird insbesondere bei Jugendlichen im Alter von 12 bis 17 Jahren über eine langfristig geringe Akzeptanz der Fahrradhelmpflicht berichtet.

Auch in Melbourne/Australien wurde ein Rückgang an Radfahrern mit Einführung der Helmpflicht festgestellt. Während sich die Zahl der erwachsenen Radfahrer zwei Jahre nach Einführung der Helmpflicht wieder dem Niveau vor der Gesetzgebung annäherte, blieb sie bei Jugendlichen weiter gering.

Eine kanadische Studie fand dagegen keinen systematischen Unterschied in der Exposition von Kindern nach Einführung der Helmpflicht für radfahrende Kinder im Staat Ontario im Jahr 1995. Ein Jahr nach der Gesetzeseinführung lag die Zahl der beobachteten Rad fahrenden Kinder ohne Helm sogar höher als im Jahr vor der Einführung.

Weitere Untersuchungen zur generellen Akzeptanz von Fahrradhelmen bei Kindern und Jugendlichen beziehen sich nicht auf eine Fahrradhelmpflicht, sondern auf das Tragen von Fahrradhelmen an sich. So zeigt eine US-amerikanische Fokusgruppenstudie mit 12- bis 13-jährigen Jugendlichen aus New York City, dass die Mehrheit der Befragten Helme für kurze Fahrten als unnötig, unbequem und schlecht aussehend erachtete. Zu einem ähnlichen Ergebnis kommt eine finnische Untersuchung: Auch hier gaben die befragten Jugendlichen mehrheitlich soziale Gründe für das Nichttragen von Fahrradhelmen an.

Insgesamt lässt sich jedoch keine Aussage darüber treffen, ob die beschriebenen Ergebnisse auf die Situation in Deutschland übertragbar sind, da die genauen Erhebungsgrundlagen und Basisdaten nicht aus den Berichten hervorgehen.

48. Aus welchen Gründen gibt es keine Fahrradhelmpflicht für Kinder?

Die Bundesregierung hat sich mit der Frage der Notwendigkeit der Einführung einer gesetzlichen Helmtragepflicht für Radfahrer und speziell für Rad fahrende Kinder wiederholt befasst. Sie wirbt seit Jahren für das freiwillige Tragen eines Fahrradhelms. Frühzeitige Verkehrserziehung durch Elternhaus, Kindergarten und Schulen kann am besten auf Gefahren hinweisen und den Nutzen

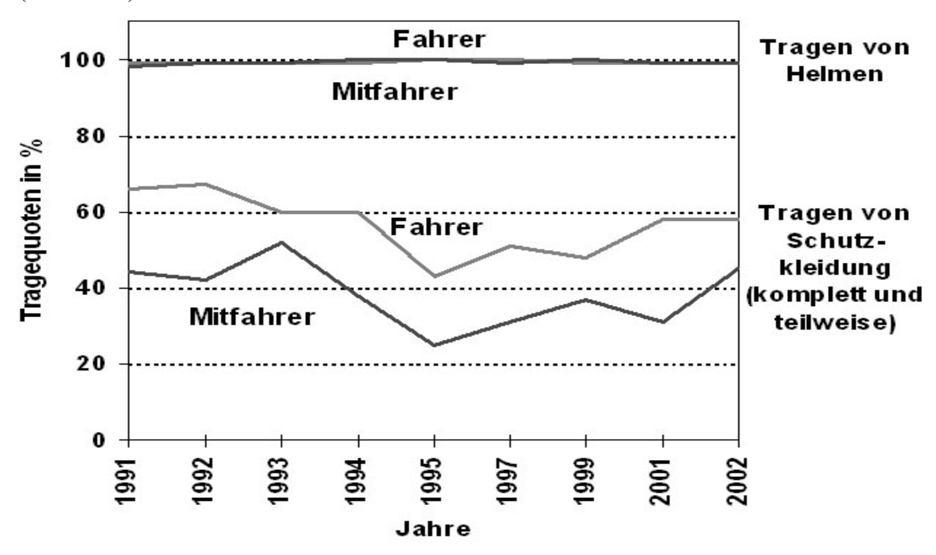
von Sicherheits- und Schutzmaßnahmen verdeutlichen. Kinder müssen ihrem Alter entsprechend befähigt werden, bewusst und eigenverantwortlich zu handeln, denn der Einführung einer für Kinder geltenden Fahrradhelmpflicht steht entgegen, dass es zu ihrer wirksamen Durchsetzung der Sanktionierung mit einem Buß- oder Verwarnungsgeld bedarf, die bei Kindern bis 14 Jahren wegen mangelnder Vorwerfbarkeit nicht zulässig ist. Für die Bundesregierung ist deshalb die Vorbildfunktion der Erwachsenen wichtiger als eine nicht durchsetzbare Verpflichtung.

49. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung darüber vor, wie hoch die Akzeptanz der Pflicht, beim Motorradfahren einen Helm zu tragen, und der Pflicht, im Pkw Sicherheitsgurte anzulegen, in der Bevölkerung ist?

Im Auftrag des BMVBW führt die BASt jährlich eine repräsentative Erhebung zum Sicherungsverhalten von Pkw-Insassen und Benutzern motorisierter Zweiräder und Fahrradfahrern durch.

Die Ergebnisse dieser regelmäßigen Beobachtungen zeigen, dass die Befolgung der Helmtragepflicht bei motorisierten Zweiradnutzern sehr hoch ist: Seit 1990 liegt der Anteil der Schutzhelm tragenden Fahrer im motorisierten Zweiradverkehr bei 99 % (vgl. Abbildung 1). Dieser Wert ist auch im Jahr 2002 stabil geblieben. Die Helmtragequote der Mitfahrer liegt wie im Vorjahr ebenfalls bei 99 %. Hinsichtlich der einzelnen Fahrzeugarten motorisierter Zweiräder zeigen sich geringfügige Unterschiede in den Helmtragequoten: Während bei Krafträdern, Leichtkrafträdern, Kleinkrafträdern und Mokicks ausnahmslos alle Fahrer mit Helm angetroffen wurden, liegt die Tragequote bei Fahrern von Kraftrollern (98 %), Mopeds (96 %) und Mofas (91 %) etwas niedriger. Die Helmtragequoten der Mitfahrer sind für die jeweiligen Fahrzeugarten vergleichbar. Die Ergebnisse basieren auf einer Stichprobe von 5 025 motorisierten Zweiradbenutzern.

Abbildung 1: Schutzhelm und -bekleidung bei motorisierten Zweiradfahrern (innerorts)

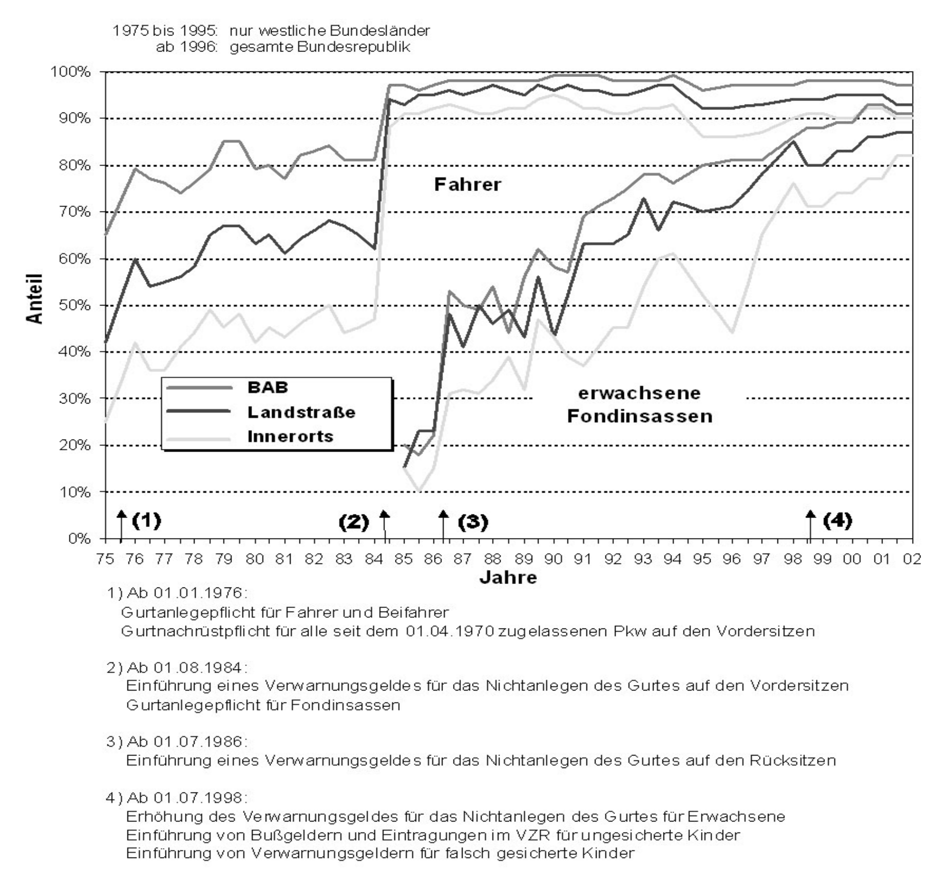


Auch die Gurtsicherungspflicht wird von der weit überwiegenden Mehrheit der Pkw-Insassen befolgt. Insgesamt waren im Jahr 2002 93 % der erwachsenen Pkw-Insassen im Querschnitt aller Straßen angegurtet. Auf Bundesautobahnen lag die Sicherungsquote der Pkw-Insassen bei 96 %, auf Landstraßen bei 94 %

und auf Innerortsstraßen bei 89 %. Betrachtet man die jeweiligen Insassen getrennt, so waren in 2002 93 % aller Pkw-Fahrer im Querschnitt aller Straßenarten gesichert (Bundesautobahn: 97 %, Landstraße: 93 %; Innerortsverkehr: 90 %).

Von den erwachsenen Beifahrern im Pkw vorn liegen die Sicherungsquoten im Querschnitt aller Straßenarten bei 94 % (Bundesautobahn: 96 %, Landstraße: 96 %, Innerortsverkehr: 90 %). 86 % der erwachsenen Fondinsassen waren im Jahr 2002 im Querschnitt aller Straßen gesichert (Bundesautobahn: 91 %, Landstraße: 87 %, Innerortsverkehr: 82 %) (vgl. Abbildung 2, Seite 24). Die Ergebnisse basieren auf 18 600 beobachteten Pkw.

Abbildung 2: Entwicklung der Gurtanlegequoten von erwachsenen Pkw-Insassen.



50. Welche Parallelen lassen sich diesbezüglich im Hinblick auf eine mögliche Fahrradhelmpflicht ziehen?

Die Erfahrungen mit der Gurtanlegepflicht sowie der Helmtragepflicht für Motorradfahrer zeigen, dass die Einführung von Sicherungspflichten und deren Sanktionierung zu einer Verbesserung des Sicherungsverhaltens geführt hat.

Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse kann jedoch nicht zuverlässig abgeschätzt werden, ob und gegebenenfalls in welchem Zeitraum die Einführung einer Helmtragepflicht für Radfahrer Akzeptanz finden würde. Denn die Zielgruppen der Nutzer von Pkw und motorisierten Zweirädern unterscheiden sich beispielsweise im Hinblick auf altersmäßige Zusammensetzung und Nutzungsabsichten deutlich von der Gruppe der Radfahrer. Die Bundesregierung hat keine konkrete Kenntnis über die in Australien und Neuseeland gewonnenen Erfahrungen bezüglich der Zeiträume, in denen die Helmtragequoten dort angestiegen sind.

51. In welchem Zeitraum ist davon auszugehen, dass in Deutschland eine Fahrradhelmpflicht akzeptiert wird, berücksichtigt man die jüngeren Erfahrungen in Australien und Neuseeland mit einer Fahrradhelmpflicht sowie die Erfahrungen, die in Deutschland bei der Einführung der Pflicht zu Motorradhelm und Sicherheitsgurt gemacht wurden?

Auf die Antwort zu Frage 50 wird verwiesen.

52. Wie schätzt die Bundesregierung die Vorbildrolle von Erwachsenen beim Tragen von Fahrradhelmen ein und wie unterscheidet sich die Bedeutung der Vorbildrolle bei den unterschiedlichen kindlichen Altersstufen?

Die Vorbildrolle von Erwachsenen ist beim Tragen des Fahrradhelmes von allergrößter Bedeutung, vor allem für kleine Kinder. Ein positives oder negatives Verhaltensmodell geben Erwachsene gegenüber Kindern und Jugendlichen immer ab. Das gilt auch für Erzieher, Lehrer und Polizeibeamte. Deshalb fördert die Bundesregierung Maßnahmen, die sich zugleich an Kinder und erwachsene Verkehrsteilnehmer richten, wobei letztere in ihrer Funktion als Vorbild angesprochen werden.

53. Was spricht aus Sicht der Bundesregierung für und gegen eine Einführung einer Fahrradhelmpflicht für Erwachsene außerhalb von Ortschaften, wie es in Spanien der Fall ist, und für Kinder außerhalb von verkehrsberuhigten Zonen?

Gegen die auf bestimmte Verkehrsflächen begrenzte Einführung einer Helmtragepflicht sprechen aus Sicht der Bundesregierung dieselben Gründe wie gegen eine generelle Helmtragepflicht. Insoweit wird auf die Antwort zu Frage 48 verwiesen.

54. Was hat die Bundesregierung unternommen, um den sicherheitstechnisch problematischen Billig-Kinderfahrrädern den Marktzugang zu erschweren?

Spielfahrräder unterliegen der Spielzeug-Richtlinie 88/378/EWG und müssen bis zu einer Sattelhöhe von 435 mm die Anforderungen der EN 71 erfüllen. Kinderfahrräder, bis zu einer Sattelhöhe von 635 mm fallen nach einer Entscheidung der deutschen Behörden ebenfalls unter die Spielzeugrichtlinie. Sie müssen einer Baumusterprüfung unterzogen werden. Die Übereinstimmung der Produkte mit den Anforderungen wird mit der Anbringung der CE-Kennzeichnung dokumentiert.

Zusätzlich darf der Hersteller an den o. a. Fahrrädern für Kinder das freiwillige Qualitätszeichen „GS-Zeichen = Geprüfte Sicherheit“ anbringen, wenn die Sicherheit durch eine unabhängige Prüfstelle nachgewiesen ist.

Derzeit wird auf europäischer Ebene an einer Norm mit sicherheitstechnischen Anforderungen und Prüfmethoden für Kinderfahrräder gearbeitet (435 mm bis 635 mm), die als harmonisierte Norm im Amtsblatt veröffentlicht werden soll. Damit würden die derzeit notwendigen Baumusterprüfungen für Kinderfahrräder entfallen.

Durch alle oben genannten Maßnahmen wird nach Auffassung der Bundesregierung sichergestellt, dass auch so genannte Billig-Kinderfahrräder den sicherheitstechnischen Mindestanforderungen der Spielzeug-Richtlinie entsprechen.

55. Welche Forschungsaufträge hat die Bundesregierung derzeit für den Bereich Kinderradsicherheit vergeben?

Direkt auf die Erhöhung der Sicherheit Rad fahrender Kinder ist das Projekt 82.0109 „Ansätze zur Förderung des Helmtragens bei radfahrenden Kindern und Jugendlichen“ des Forschungsprogramms Straßenverkehrssicherheit ausgerichtet.

Die Sicherheit Rad fahrender Kinder wird auch in folgenden Projekten der vom BMVBW beauftragten BASt behandelt:

- „Verkehrserziehung in der Sekundarstufe aus Sicht von Lehrern und Schülern“
- „Kinder im Straßenverkehr: Anforderungswandel der Verkehrsumwelt und Sozialisationsbedingungen – Eine Sichtung des Kenntnisstandes“
- „Fahrradverkehr in Deutschland und im Ausland, Stand von Theorie und Praxis“
- „Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehrs- und Baurecht“

56. In welcher Frist soll eine batteriebetriebene Standbeleuchtung für Fahrräder verbindlich vorgeschrieben werden?

Der Entwurf einer Verordnung zur Änderung der StVZO enthält die Forderung, neue Fahrräder mit einem nach hinten wirkenden Standlicht auszurüsten.

Voraussetzung für den Erlass der Verordnung ist eine Ergänzung des Straßenverkehrsgesetzes, die eine Ermächtigung für die Festlegung des Zeitpunktes der Übergabe des Fahrrades an den Endverbraucher enthält. Die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes wird voraussichtlich im März, die der StVZO etwa im 2. Quartal 2004 in Kraft treten.

57. Welche Bedeutung haben Kinderverkehrsübungsplätze als Trainingsräume für Kinder nach Auffassung der Bundesregierung?

Kinderverkehrsübungsplätze sind eine sinnvolle Einrichtung, die es Kindern ermöglicht, im Schonraum bestimmte Verhaltensmuster einzuüben. Ziel ist es, diese Verhaltensmuster in einer geeigneten Verkehrswirklichkeit – zunächst noch unter Aufsicht – einzusetzen.

Ein gutes Modell für diesen Lernprozess „Vom Schonraum zur Verkehrswirklichkeit“ bieten viele Jugendverkehrsschulen.

VII. Sicherheit für Inline-Skater

58. Hat sich die bisherige Einordnung von Inline-Skatern als Fußgänger bewährt?

    Welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung?

Ein von der BASt betreutes und im Jahr 2002 abgeschlossenes Forschungsprojekt hat ergeben, dass die Zuordnung der Inline-Skater zum Fußgänger- und nicht zum Fahrzeugverkehr im Interesse der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer grundsätzlich richtig ist und folglich davon nicht abgewichen werden sollte. Zur Klarstellung der Rechtslage sollen im Rahmen der anstehenden Novellierung der StVO Inline-Skates in die Aufzählung der besonderen Fortbe-

wegungsmittel im Sinne des § 24 Abs. 1 StVO aufgenommen und die für Fußgänger geltenden Verkehrsvorschriften ausdrücklich für anwendbar erklärt werden. Im Hinblick auf die überwiegend sportliche Nutzung von Inline-Skates soll zudem den örtlichen Straßenverkehrsbehörden die Möglichkeit eröffnet werden, das Inline-Skaten an Aufkommensschwerpunkten auch auf geeigneten Radwegen und Fahrbahnen durch ein entsprechendes Zusatzzeichen zuzulassen.

59. Welche Maßnahmen sind aus Sicht der Bundesregierung zu ergreifen, um Inline-Skater dazu zu bewegen, geeignete Schutzausrüstung, insbesondere einen Helm, zu tragen?

Die Vereine der Verkehrssicherheitsarbeit informieren in den entsprechenden Zielgruppenprogrammen Inline-Skater über ihre Sicherheit durch das Tragen einer geeigneten Schutzausrüstung sowie eines Helms.

VIII. Sicherheit in Flugzeugen

60. Wie können die Sicherheitsvorkehrungen für Kinder in Flugzeugen verbessert werden?

Zu dieser Fragestellung wurden im Auftrag des BMVBW zwei Untersuchungen beim TÜV Rheinland durchgeführt. Wesentliches Ergebnis war die Feststellung, dass die Sicherheit von Kindern in Flugzeugen durch die Verwendung von Kindersitzen verbessert werden kann. Bei der Verwendung in Flugzeugen sind jedoch spezielle Anforderungen an Kindersitze zu stellen, um einen sicheren Einbau bei den unterschiedlichen Kabinenauslegungen, Fluggastsitzen und Anschnallgurten zu gewährleisten sowie den besonderen Bedingungen im Luftverkehr gerecht zu werden. Konkret wird empfohlen, für Kleinkinder bis zu einem Körpergewicht von ca. 13 kg rückwärts gerichtete Sitzschalen und für größere Kinder Kindersitze entwickeln und in einem geeigneten Verfahren qualifizieren zu lassen.

61. Welche nationalen und europäischen Auflagen bzw. Richtlinien setzen den Rahmen für die spezielle Sicherheit von Kindern in Flugzeugen?

Auf europäischer Ebene existieren keine speziellen Auflagen oder Richtlinien für die Sicherheit von Kindern in Flugzeugen, außer den von der Arbeitsgemeinschaft europäischer Luftfahrtverwaltungen (Joint Aviation Authorities) herausgegebenen Vorschriften über den Betrieb von Flugzeugen (JAR-OPS). Danach haben Kinder im Alter von bis zu zwei Jahren keinen Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz und werden auf dem Schoß eines Erwachsenen befördert, größere Kinder werden wie Erwachsene auf dem Passagiersitz angeschnallt. Diese Regelung orientiert sich an den weltweit gültigen Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO. Bei Verwendung von speziellen Kinderrückhaltesystemen sind diese von der zuständigen Behörde zu genehmigen. Die im Ausland häufig verwendeten Zusatzanschnallgurte für Kleinkinder, mit denen Kleinkinder am Beckengurt des Erwachsenen angeschnallt werden, sind in Deutschland (und den USA) wegen möglicher gesundheitlicher Gefährdung nicht erlaubt.

62. Welche Optimierungsmöglichkeiten sieht die Bundesregierung im nationalen, europäischen wie internationalen Bereich?

Als Folge auf die Ergebnisse der Untersuchungen wurden zusammen mit dem Luftfahrt-Bundesamt die Anforderungen an Kindersitze in Flugzeugen zusammengestellt und als nationale Spezifikation veröffentlicht sowie das speziell erforderliche Qualifizierungsverfahren beschrieben. Die Sitzhersteller und Luftfahrtunternehmen wurden über die Möglichkeit der Qualifizierung von Kindersitzen für die Verwendung in Flugzeugen informiert. Mittlerweile haben mehrere Luftfahrtunternehmen entsprechende Kindersitze beschafft und stellen diese auf Anfrage Passagieren zur Verfügung.

Sowohl die technischen Anforderungen wie auch das Verfahren der Qualifizierung wurden auf europäischer Ebene vorgetragen. Die Beratungen hierüber sind jedoch noch nicht abgeschlossen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333